

(19)日本国特許庁 (JP)

(12)特許公報 (B2)

(11)特許番号

特許第3012249号

(P3012249)

(45)発行日 平成12年2月21日(2000.2.21)

(24)登録日 平成11年12月10日(1999.12.10)

(51)Int.Cl.⁷
F 01 N 3/02
B 01 D 46/00
F 01 N 3/02

識別記号
3 2 1
3 0 1

F I
F 01 N 3/02
B 01 D 46/00
F 01 N 3/02

3 2 1 Z
Z
3 0 1 E

(21)出願番号 特願平1-117174

(22)出願日 平成1年5月10日(1989.5.10)

(65)公開番号 特開平1-318715

(43)公開日 平成1年12月25日(1989.12.25)

審査請求日 平成7年8月2日(1995.8.2)

(31)優先権主張番号 193529

(32)優先日 昭和63年5月13日(1988.5.13)

(33)優先権主張国 米国(US)

(73)特許権者 99999999

ジョンソン マセイ インコーポレーテ
ツド

アメリカ合衆国ペンシルバニア州, マル
バーン, マリン ロード 4

(72)発明者 バリー ジョン クーパー

アメリカ合衆国ペンシルバニア州 ラド
ナー, ガルフ ヒルズ ロード 265

(72)発明者 フュン ヨング ユング

アメリカ合衆国ペンシルバニア州 ウェ
イン, オウクフォード ロード 90

(74)代理人 99999999

弁理士 浅村 皓 (外3名)

審査官 小松 竜一

最終頁に続く

(54)【発明の名称】 ディーゼル排ガスの微粒子除去方法とその装置

(57)【特許請求の範囲】

【請求項1】ディーゼル排ガスが吐出前にフィルターに通されて微粒子を除去し、該フィルター上に溜まった微粒子が燃焼される方法において、前記排ガス中に二酸化窒素NO₂が接触反応で生成され、この二酸化窒素NO₂が前記微粒子と反応してこれを燃焼させることを特徴とするディーゼル排ガスの微粒子除去方法。

【請求項2】前記二酸化窒素NO₂を含有するガスが水蒸気を含む特許請求の範囲第1項による方法。

【請求項3】微粒子が400°C以下に温度で燃焼される特許請求の範囲第2項による方法。

【請求項4】二酸化窒素NO₂を含有するガスが、一酸化窒素NO含有のディーゼル排ガスを最初に触媒上に通しNOをNO₂に転換させることにより得られる特許請求の範囲第3項による方法。

【請求項5】触媒がチタニウム金属によりなる特許請求の範囲第4項による方法。

【請求項6】触媒がモノリシック型ハニカム体上のチタニウム金属を有する特許請求の範囲第5項による方法。

【請求項7】フィルターが微粒子の燃焼を容易ならしめる触媒を有する特許請求の範囲第6項による方法。

【請求項8】フィルター触媒が銀金属よりなる特許請求の範囲第7項による方法。

【請求項9】フィルター触媒がランタンとセシウム及びバナジウム五酸化物の組合せよりなる特許請求の範囲第7項による方法。

【請求項10】ディーゼル排ガスの処理のための装置にして、ガス中の一酸化窒素NOをNO₂に酸化させるための触媒を有するハニカム型モノリス体と、前記排ガスを前記ハニカム型モノリス体の領域に通しNO₂ガスをNO₂ガス

に転換させるための装置と、前記領域からNO₂を含有するガスを受けるため前記領域の下流側に位置され微粒子捕集器とを有するディーゼル排ガス処理装置。

【発明の詳細な説明】

【産業上の利用分野】

本発明はディーゼル排ガスからの微粒子の除去に対する改良に係わる。

【従来技術と問題点】

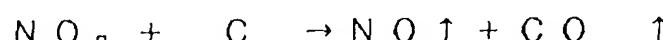
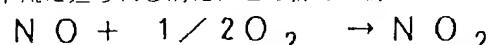
当該技術分野において、ディーゼルエンジンからの排ガスを空気中に放出する前にこれをフィルターに通しガス中の微粒子（すなわち他の固形物）を除去するのが普通に行われている。これは一般に、フィルター例えばアーテン・フ銅のワイヤメッシュを用いその上に溜つた粒子物の燃焼を促進する目的の触媒を設けて造成される。かかる燃焼は、フィルター上のすなわち微粒子の集積に囲まれたフィルターの目詰まりや好ましからざる背圧の増加の防止のため望ましい。

先行技術によるフィルター装置には若干の欠点が伴っている。例えば、現在市販されている装置の場合、普通のガス温度300°C又はそれ以下におけるディーゼル微粒子の有効燃焼という問題が伴っている。ディーゼル排ガスの温度は500°Cなど高温であるが、一般にはかなり低温例えば300°C又はそれ以下であり、上述の如く普通のフィルター構成はかかる低温で微粒子物を燃焼するのに特に有効なものではない。排ガス温度を300°C以上に上げ集積した微粒子の燃焼を促進させる装置が設けられるが、これは又別の困難を発生させている。更に、従来の構成の場合かなりの硫酸の生成という問題が伴つており、この硫酸は凝縮して好ましからざる硫酸塩微粒子を形成するものである。

【発明の目的及び構成】

本発明の主目的はフィルター上に溜つたディーゼル微粒子の効果的燃焼及び除去を例えば225°Cから300°Cなど低温下でも行える方法の提供にある。もう1つの目的は硫酸及び硫酸塩微粒子の生成を最小におさえることがある。その他の目的は以下の説明で明らかにされる。

一般に、本発明はフィルター上に溜つた微粒子をNO₂ガスに接触せしめ微粒子物を燃焼させフィルターから除することを目的としている。この目的のために必要なNO₂は、排ガスが、ディーゼル微粒子物が捕えられているフィルターに向かって下流に送られる前に、この排ガス自



(a)

(b)

(c)

反応(a)と(c)の組合せによりディーゼル排ガスからのNOの除去ならびにすす除去に要するNO₂が得られ

る。中に接触反応によって生成される。このNO₂オキシダントは、低温でフィルターに集積されている微粒子物を効果的に燃焼させ、それによって、従来技術の下においてはフィルターに集積された微粒子物が原則で生してしまった背圧を、低減せらるのである。NO₂ガスをH₂O蒸気に組合わせると特に効果的結果が得られるのでH₂O蒸気との組合せを使用が特に有用性を示す。

【実施例】

フィルター上の微粒子物の燃焼に用いるNO₂オキシダントガスはさまざまな方法で接触反応的に生成される。然しながら、これはディーゼル排ガスを最初にフィルターの上手に配した触媒コートバータに通すことにより行うのが好ましい。排ガスには普通がなりき量のNO、O₂、CO₂、H₂O及びSO₂ならびに未燃焼炭化水素及び炭素質の微粒子物が含まれる。然しながら、重要な成分は、本発明によればフィルター上の微粒子物の燃焼に要するNO₂オキシダントに没えられるNOである。好適には、フィルターに通されるガス中のNO₂の量は100ppmから2000ppmの範囲にあるも、NO₂含有量はこの範囲の内外で広範に変動できる。肝要な点としては、フィルターに通されるガス中に集積済みすや同様な微粒子物の燃焼に効果的なNO₂が十分にあることである。

好適実施例の場合、ディーゼル排ガスがプラチナ(Pt)その他プラチナ群金属(PGM)を被覆した低圧力降下モリブデン型触媒（例えばセラミック製ハニカム部材）に通され、それにより排ガス中のNOは酸素との反応によりNO₂に触媒転換される。このように処理されたガスが次に下手に通された触媒を設けたワイヤメッシュ微粒子フィルターに通す。この触媒は単に普通のアルミニウムワイヤメッシュコート(washcoat)で構成するもので良い。これとは別にベーチ金属触媒を用いても良い。フィルターに高温微粒子燃焼触媒典型的にはランタン、セシウム及びケントシード・ハナジウム(La/Cs/V₂O₅)類よりなる触媒が設けられフィルター上に溜つた微粒子物を燃焼する場合特に有用な結果が得られる。触媒作用的に生成されるオキシダントは必ずしも全部がNO₂である必要はない点理解すべきである。全部又は一部分がNO₂又はディーゼル排ガス中のNOから誘導される等価オキシダントで良い。然し、参照を容易ならしめる上ですオキシダントはここでは単にNO₂と称する。このガスは次の式によりフィルター上のすす微粒子物を燃焼するよう働く。

る直に記さるべきである。

既述の如く、若し燃焼が小量の添加水分（例えばガス

を容積に基き0.5%から10%) の含有の下に行われる。小分はNO_x一部をHNO₃に変えるものと信ぜられ、このNO_xも又フィルターからの微粒子物の燃焼や除去を促進するものと思われる。

本発明は、若し小量のNO_x及び若しではHNO₃がディーゼル微粒子フィルターの前にディーゼル排ガス中に得られるものとすれば、NO_x及び若しではHNO₃はフィルター炭素微粒子内に吸収され、これらは後に燃やされ然る場合におけるよりも一段と効果的にかつ低温度で無害のNO₂及びNOとして除去されるという理論に基づいている。

NO_xからNO₂を生成する周知の触媒が用いられ本目的のためのNO_xオキシデントを生成する。かかる触媒は自動車排気ガスの触媒による転換に広く用いられている。これには、例えばPt、Pd、Ru、Rh又はその組合せ、チタナ等金属酸化物又はRh₃及びその類が含まれる。触媒はセラミック製ハニカム型体などの中体支持体上に被覆するのが好適である。然し、触媒は玉状又は微粒子状の形態で用いても良い。

フィルターは普通の形態及び構造のもので良い。典型的には、ガスの通る適宜空隙（例えばセメント鋼殻）の1/2又は複数個のワイヤメッシュにより構成される。既述の如く、メッシュ又はその等価物には微粒子物の捕獲を容易ならしめるアルミナなどの被覆又はハサジウム酸化物若しでは好適にはLa₂O₃、V₂O₅などの高温度燃焼を容易ならしめる被覆が設けられている。然しながら、本発明はワイヤメッシュ上、フィルターの使用に依存するものではなく、セラミック製壁流動フィルターやセラミック泡フィルターなどのその他の市販の代りのフィルターを用いても良い。

本発明の好ましさ実施例によれば、ディーゼル排気は低い圧力降下のワイヤチナ被覆モリブデン触媒（セラミック製ハニカム体）を通して通られる。このワイヤチナ被覆モリブデン触媒は、排ガス中のNO及びNO_xの組合せからNO₂を生成するために、例えば、毎時約60,000m³までの空気速度で流れる排ガスに対して有効な触媒作用を行える量のチタナを含んでいる。なお、ここで空気速度とは、反応容器内を単位時間で通過するガスの流量を、この反応容器の容積で割った値を意味する。この処理したガスは次にアルミナ、ウオッシュコート又はモリブデン体の下手に位置する微粒子燃焼触媒好適にはLa₂O₃、V₂O₅を含有する普通のワイヤメッシュ上、ディーゼル微粒子フィルターに通られる。フィルターを通過したガスはフィルター上に滞留せずや同様な炭素微粒子を効果的に燃焼する働きを行う。

NO_x成触媒を通じかつフィルターを通ずるガスの空気速度はその動作条件例えは触媒の性質などに従つて広範囲に変化できる。然しながら、一般的には、排ガスを触媒を通してNO_xを生成するために、毎時200,000までの空気速度で排ガスを流し、一方、触媒を通された排ガ

スをフィルターを通して流す空気速度は毎時100,000までとされる。

エントリの運転中オキシデント生成段階が連続的に機能し若しではすすがフィルター上の所望の点を超えて溜まるに至れば定期的に機能するよう構成が構成される。若しオキシデント生成段階が車に周期的にたまに遂行される場合にはNO_x生成触媒をハイパスするため適切な構成が設けられる。これは、望ましき以上に多くの硫酸塩が形成される場合に好ましい事である。

本発明は添付図面に示され、参照数字1は普通の組成成分によるセラミック製ハニカム型モリブデン体で、その空穴には例えばPt触媒を担持するアルミナ、ウオッシュコートが積布される。接続通路2を介してハニカム型モリブデン体1から出るガスを受けるための普通の設計による微粒子フィルター又は泡ワッフル3が接続されている。ガスに接続するフィルター3の表面には上述の如き適当な触媒が保持されている。貴金属触媒、特に硫黄又は硫酸塩吸収タイプの触媒が通常この目的に好適である。

使用時、ディーゼル排ガスが入口4から装置内に流入し、ハニカム型モリブデン体1で処理され内部のNOからNO₂を触媒反応により生成し、その結果得られる濃度の大きいNO_x含有のガスがフィルター3に逆られ次いで放出口5で放出される。フィルター3で、すなはち同様な炭素質微粒子かは250°Cから400°Cの範囲の温度若しくは必要な場合それ以上の温度で燃焼し、炭素付着材を揮発性のNO及びNO_xに変える。フィルターは又、装置内に生成する酸性のH₂SO₄又は硫酸塩を捕獲する働きを有効に行う。

ハニカム型モリブデン体1内で処理中のガス中に十分な水蒸気を含有させ所望量のH₂Oを得、フィルターにおける燃焼を改善することができる。然しながら、小分をハニカム型モリブデン体1やガスかフィルター3に流入する前の地点で添加することもできる。

本発明は次の実施例により解説されるもこれらに限定されるものではない。

例1

下記一連の実験は、ディーゼル微粒子トランプ上に滞留する低溫（400°C）ガス相酸化に及ぼす各種ガスの効果を確定するため行われた。先行テストの示す所によると、酸素だけでは400°C以下の温度では効果的でなかった。

テストは実験室用流动反応器（SCAT—合成触媒活動テスト）装置を用いて行われた。この装置は純粋成分圧縮ガスを用い、合成排ガスを混合するのに用いられ、小型の実験用触媒セレブルに通す前後でガス混合物を分析できる。

これまでの実験に対し、SCAT流动反応器装置に2個の蓄積部材が備えられた。第1の部材は普通のセラミック製のモリブデン体支持の約80g/m³（g/cm³）含有の触媒であつた。モリブデン体コアは25.4mm（1インチ）の直徑、56.642mm

(2.23インチ) の長さで約42,000,000の空間速度の201/m³の流量流を用いた。

第2部材はモノリス体の約25.4mm (1インチ) 下手にわかれ、25.4mm (1インチ) の直径25.4mm (1インチ) の長さのワイヤーメッシュのプラグであつた。このように用いたプラグは実物大のプロックに用いられるのと同じステンレス鋼ワイヤーから製作され、普通のアルミナ

ウオツシユコートで被覆された。これらのプラグには何等の貴金属その他の触媒も適用されなかつた。動力計テスト セル内で運転する自動車ディーゼル エンジンの排気系に取付けた特殊取付具内にプラグを据付けてすがその上に溜つた。

多量のすすが付いたプラグを伴つたプラチナ モノリス体を含有するSCAT流れ反応器が次に流動窒素流中で300°Cに加热された。プラグ前後の差圧 (水柱インチ単位で測られる) がプラグ上のすす装填の大きさとして用い

られ、この差圧 (時間当たり100のインチ単位) の減少率が捕獲微粒子の燃焼率のインジケータとして用いられた。

次に、多数の組合せガスが流れ反応器に導入され圧力降下減少率が測られた。それぞれのガス (下に示す) の濃度はこの一連のテスト中一定に保たれた。

酸素	12%
水	4.5%
一酸化炭素	200ppm
酸化窒素	400ppm
亜硫酸ガス	50ppm
空素	残

3通りのテストが行われそれぞれSCAT実施番号6797, 6802及び6803と指定された。このテストの結果は表1、表2及び表3に示されている。

表 1

番号	元ストラップ 残	窒素N ₂	酸化窒素NO 400 ppm	酸素O ₂ 12%	水H ₂ O 4.5%	亜硫酸ガス SO ₂ 50 ppm	一酸化炭素 CO 200 ppm	水 H ₂ O 開始時 200 ppm	"水 H ₂ O 率	
									率	時
1	X	X	X	X	X	X	X	X	94	0
2	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	93	10
3	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	87	32
4	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	77	0
5	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	75	30
6	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	68	64
7	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	59	4
8	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	53	0
9	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	51	0
10	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	34	0
11	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	35	16
12	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	31	16
13	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	29	0
14	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	28	0
15	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	29	2
16	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	27	5
17	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	27	17
18	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	X	XX	X

SCATT実施番号6802

表 2

テスト	窒素N ₂	亜硫酸ガス SO ₂ 50 ppm	酸素O ₂ 12%	水H ₂ O 4.5%	酸化窒素NO 400 ppm	"水H ₂ O 開始時	"H ₂ O/時
1	X					79	0
2	X	X				79	4
3	X	X	X	X	X	76	4
4	X	X	X	X	X	74	4
5	X	X	X	X	X	78	0
6	X	X	X	X	X	69	0
7	X	X	X	X	X	60	53
8	X	X	X	X	X	48	51
9	X	X	X	X	X	43	4
10							0

SCATT実施番号6803

表 3

テスト	窒素N ₂	酸化窒素NO 400 ppm	酸素O ₂ 12%	水H ₂ O 4.5%	SO ₂ 50 ppm	亜硫酸ガス "水H ₂ O 開始時	率 "H ₂ O/時
1	×	×	×	×	72	0	0
2	×	×	×	×	69	0	24
3	×	×	×	×	69	49	49
4	×	×	×	×	58	46	30
5	×	×	×	×	46	35	20
6	×	×	×	×	35	32	0
7	×	×	×	×	31		11
8	×	×	×	×			

上記表1、2及び3の右から2番目の列に示せるフィルター前後の差圧はフィルターを横切る開始時圧力降下を表わす。表1～3の「率」という標題の右側列は指示ガスの使用に帰因する圧力降下の減少を示す。この列に示す減少値が大きい程、使用ガスの燃焼効果が大きくなる。

上記テストで得られる結果に基づいて次の結論を引き出すことができる。

- 酸素のみでは300℃で相当な率で捕獲微粒子を酸化することができない。
- 酸化空素と酸素との組合せはPt触媒通過の際、300℃における効果的微粒子オキシダントであるガス相オキシダント（恐らくNO₂）を生成する。

3. 水分の添加 (NO₂及びO₂と共に) により圧力降下減少率が実質上増加する。

4. 圧力変化率により示される微粒子の燃焼率は微粒子装填が減少するにつれ減少する。

例2

例1を次の変更を伴つて繰返した。

- 純粋NO₂をガス中に導入した。
- 2つの交互に用いられる供給源の1つから酸素を得た。
 - 約0.3%水分を含有する標準プラントの圧縮空気又は
 - 3ppm未満の水分を含有する市販の圧縮ガスシリンダからのゼログレードの空気

3. ディーゼルすすの溜つた非触媒のプラグのみが用いられた。即ち例1に用いたプラチナモリブド体の触媒は本例のテストの2つ(7169と7174と示される)に用いられない。1つの実験(7176)が微粒子フィルターの上手に上げたPtモリブド体により行われ、ガス流にNO₂ではなくNOを用いた。

3通りのテストが行われそれぞれSCAT実施番号7169、7174及び7176と指定されている。このテストの結果は表4、表5及び表6に与えられている。差圧の減少率は第1のテスト(7169)におけるNO₂に対する酸素(プラント空気)の添加により増加された。これは水分がNO₂・すす反応における重要な役割を演した事を示す。

第2のテストは装置系への水分の導入を遅らせるよう構成した。第2連のテストで測った毎時H₂O [30.2mm (13インチ)]の低率に比較して第1連のテストにおけるNO₂のみの反応に対し観察される高率 [914mm (36インチ) H₂O 時] は第1連のテスト中の装置内の残留水により引き起こされたものと考えられる。Ptモリブド体が用いられNO及び酸素の反応によりNO₂を作つた第3連のテストにおいて水分の効果が確認され、反応は酸素通り流の水分含有により促進される。

表 4

テスト番号	窒素N ₂	二酸化窒素NO ₂	酸素O ₂	水H ₂ O	率		SCAT実施番号7169
					400ppm	4.5%	
1	X	X	X	X	X	X	0 0 0 0
2	X	X	X	X	X	X	0 0 0 0
3	X	X	X	X	X	X	32
4	X	X	X	X	X	X	40
5							
6							
7							
8							

SCAT実施番号7174

表 5

元入卜 番号	窒素N ₂	二酸化窒素NO ₂ 400ppm	酸素O ₂ 12%	酸化窒素NO 400ppm	水H ₂ O 4.5%	"H ₂ O/時
1	X	X	X	X	X	13
2	X	X	X	X	X	32
3	X	X	X	X	X	19
4	X	X	X	X	X	5
5	X	X	X	X	X	10
6	X	X	X	X	X	50
7	X	X	X	X	X	60
8	X	X	X	X	X	23
9	X	X	X	X	X	75
10	X	X	X	X	X	24

SCAT実施番号7176

アルミニナ被覆フィルターの
上流側のPtモノリス体

表 6

テスト番号	窒素N ₂	酸化窒素NO 400 ppm	セロ空気 (<3 ppm H ₂ O)	プラント空気 (0.3% H ₂ O)	水H ₂ O 率 4.5% " H ₂ O/時	率
1	X	X	X			12
2	X	X		X		24
3	X	X		X	X	42

上記結果から得られる結論には下記が含まれる。

1. NO_xのみでは圧力降下の顕著な減少を起こすのに必ずしも十分ではない。
2. 水分及び二酸化窒素は相伴つて急速な圧力降下を起こす。
3. 酸化空素 (NO) はNO_x/H₂O/すす反応を禁止する。

例3

本例に述べるテストの目的とする所は、非触媒作用のディーゼル フィルターの上流側のセラミック製モノリス体上に指示されたプラチナ触媒が非触媒作用の微粒子フィルターの平衡温度を著しく下げることができる。

ディーゼル微粒子燃焼に対する平衡温度は固定エンジン テスト方法に関連して圧力差が増加を止める温度として定義される。即ち、微粒子酸化率がフィルター装置上の微粒子集積に釣合う。平衡温度以下では圧力降下はフィルターにわたり増加し、平衡温度以上では圧力降下は微粒子の燃焼につれ減少する。

テストを行つた2つの装置のディーゼル フィルター構成部品は同じ型のものであつた。それぞれいかなる種類の触媒も伴わずアルミニナ ウオツシユコートだけを被覆する6個の標準ワイヤ メッシュ ブロツクより構成した。第1装置は非触媒作用によるトラップだけであつ

た。第2装置は、それぞれ約2.5リットルのプラチナを含有した3個の737.415立方センチ(45立方インチ)のセラミック製モノリス体プロックを有する触媒口(バータ)を前に設けた筒型の非触媒作用によるトラップ装置を構成された。

これらの装置は動力計テムト・七八室内に取付けた2.5リットルのブランヨ(Peugeot)のディーゼル・エンジンでテストされた。エンジン速度を一定に保ち、更に負荷を増して次第に排ガス温度を上げる(40°/分)ことにより標準の平衡テストを実施した。フィルターを横切る差圧はX-N1コードを用いてトラップ装置温度で開放として記録された。

2つ(平衡)テストの結果が第24及び第31図に示されている。[発明の如く、トラップのみ(第24図)では40°/分の平衡温度が得られ、これに反してプロセス・モノリス体とトラップの組合せ装置(第31図)の場合275°の平衡温度が得られた。これらのテストにより、本例に企てるディーゼル微粒子フィルターからの触媒の分離の可能性が示される。このテストは又、ISCAT結果を立証し、更に本発明がディーゼル排气環境中で機能的である点を示している。この装置は更に、フィルター媒体の表面上に触媒(貴金属や堿金属その他)を組みれることにより改良される。

装置	平衡温度 °C
a	270 °C
b	245 °C
c	280 °C

この結果によれば、堿金属触媒作用による微粒子フィルターの上流側にNO₂生成のためのPt触媒作用によるモノリス体の組合せにより、a) 低平衡温度とb) 低温におけるフィルター前後の低圧の圧力増加及び高温における高圧の圧力減少ならびにc) Pt触媒作用によるフィルターで得られるレベル以下の硫酸放出の減少の優れた組合効果が得られる。

既述の如く、水分存在のためその水分がガスに添加されたり使用条件下におけるその固有存在により排ガス中にHNO₃が生成されるものと信じられている。活性炭素の製造において、硝酸が炭素の酸化及び燃焼に一般に用いられ、触媒作用的に生成したNO₂及び水蒸気の間における反応によりフィルターの前の排ガス中に形成されるHNO₃が本例の場合同様に働きフィルター上に集まつた炭素すなわち同様な微粒子の燃焼及び除去を促進する。

本発明はHNO₃生成のため触媒作用により生成するNO₂の利用を意図するも、更に他の変更例としてフィルター内に対する若しくはフィルターに達する前の排ガス内へ

例4

例3がフィルターを次の如く交換した点を除き繰り返された。

- Pt触媒作用によるフィルターの上流側にPtモノリス体触媒を使用しなかつた。
- アルミニナ被覆フィルターの上流側にPtモノリス体触媒が使用された。
- Ta-Cs-TiO₂被覆フィルターの上流側にPtモノリス体触媒が使用された。

次に、エンジンが上述の恒温テストにかけられ、フィルターを横切る圧力降下の増減率が各種のフィルター入口温度で測られた次の結果を得た。

装置	装置	装置	装置
a)	b)	c)	
225	+30	-10	+8
275	+14	-5	+10
300	-6	-7	+1
400	-15	-5	-9
450	-10	+3	-20

更に、3つの装置に対する450°Cで測定せる平衡温度及びHNO₃放出は次の結果である。

H₂SO₄
mg / 28317 cm³ (ft³)

4. 6

1. 3

2. 8

の硝酸の調節注入によるなど他の方法でフィルターにHNO₃を送ることも可能である。

本発明におけるその他修正も意図される。例えば、ディーゼルすす除去のためのNO_xのディーゼル排気をNO_xに触媒作用により変換させる代りとしてディーゼルNO_xを得るため所要のディーゼルすす燃焼温度に近い温度で分解する金属硝酸塩を使用することも可能である。この目的にあげられる代表的硝酸塩には硝酸カリウム、硝酸マグネシウム、硝酸ビスマス、硝酸鉛がある。ディーゼルすすを効果的に酸化するよう300°C付近の温度でNO_xを供給するため最大約470°Cの温度で分解する金属硝酸塩の使用が可能であるものと思われる。

上記より、本発明はその好適実施例において、ディーゼル微粒子が捕獲されているフィルターに向かつて下流方向に運ばれるオキシゲントNO_xを触媒生成し、そこでオキシゲントが微粒子を攻撃しこれを燃焼しそれによりフィルター前後における圧力降下を下げるオキシゲントの触媒生成を構成する点評価される。又、フィルターは

硫酸塩放出を低減するよう発生するまでの硫酸塩に対するトラップの役割も果たす。ファイルターには300°C以上における燃焼を促進するための高溫触媒が含まれる。代りに実施例として、ファイルターに、オキシゲントを微粒子と共に本专利場所に触媒生成せしめる触媒を設けても良い。然し、NO_x生成触媒はファイルターの上流に位置させしめてイーゼル微粒子によくNO_x生成触媒の損傷を最小限におさえるのが望ましい。

以上より判るように、本発明は多くの利点を有し、特にデイーゼル排ガス装置系におけるファイルターから低溫で灰ふく粒子を効果的に除去させる可能性を有している。然しながら、もう一つの利点として、本工程により排ガスからの有効なNO除去が可能である点があげられる。微粒子付着を増やすことなくデイーゼル排ガス中のNO含有量を効果的に下げるには従来可能とは考えられなかつた。本発明はガス中のNO含有量とファイルター上の微粒子付着量の両方を下げるための装置を提供する。

第4図には、本方法により一酸化炭素及び炭化水素の放出低減ならびに微粒子及び窒素酸化物NOの両方の除去が提供される点がグラフ式に示されている。この第4図に示す結果は、(Common) 製10強力ディーゼルエンジンを用いたLa_{0.8}V_{0.2}ワイヤーメッシュのトラップを従えた付触媒作用の金属モリス体で得られた。テスト装置の仕様データは次の如くであつた。

エンジン容量 10 l

モリス体容積 38gPt含有の13.52 l (825cm³)

トラップ容積 49個の環状ワイヤー (1/2" O.D. x 1/4" I.D. x 14.3mm (41/2") の外径、63.5mm (21/2") の内径、76.2mm (3") の長さ

これらの結果は、同様な装置なるも内モリス体を有き5%のRh/Pt触媒作用によるトラップを設けた装置で得られたものと比較を行つた。本発明の装置により、ほぼ同じNO除去レベルを伴つた低いCO、HC及び微粒子の除去が示された。

第4図に示す結果は過度テストハット上で強力エンジンのための連邦テスト方法にあたり得られた。

モリス体自体にまたがるNO_x→NO₂生成を介して若干の微粒子除去が発生する点認められる。然しながら、モリス体の後に微粒子ファイルター又はトラップを使用することにより滞留時間が増大し従つて効率の向上が得られる。

第5図には、硫酸放出を低減するトラップの効果がグラフ式に示されている。この結果は、排ガスをPtモリス

体及びLa_{0.8}V_{0.2}ワイヤーメッシュ上で連続的に225°C、450°C、300°C更に再び450°Cで測定して処理して得られた。実験は第3例の如く排気温度を上記のそれそれに保持してプロセスエンジン上で行われた。225°Cで、トラップは平衡温度以下であつて微粒子を堆積しつつあつた。この低温度ではエンジンは殆ど硫酸塩を生成していないなかつた。モリス体の後で硫酸塩含有量は僅かに増加せらる。トラップの後では硫酸塩のレベルはより低くなつた。排気温度を450°Cに上げると、エンジン硫酸塩は僅かに増加。モリス体上におけるきわめて烈しい硫酸塩の増加が見られたが再びトラップ以降の硫酸塩レベルが低減した。この状態においてトラップは再生産を開始していた。

エンジン排気を300°C (再生産温度以上) に設定した後、モリス体後よりも少ないトラップ後の硫酸塩放出を伴つた同じパッケージ結果が見られた。エンジン排気は次に450°Cに増やされトラップが完全に净化された。この場合、トラップ以降の放出量は恐らくトラップ硫酸塩除去能力の饱和のためモリス体以降における放出量より若干高かつた。これとは別に、トラップ上の微粒子と硫酸塩除去又はPtへの転換を起こす硫酸塩との間に反応が行われる可能性があり、トラップが完全に清浄な状態に達した場合、微粒子は全く硫酸塩とは接触せずに保たれる。

各種の修正が本発明において実施できる。従つて本発明の範囲は本文書頭の特許請求の範囲に定義されている。

【1-1面の簡単な説明】

第1図はハニカム型モリス体と微粒子ファイルター (トラップ) よりなる本発明のディーゼル排ガスの微粒子除去装置を示す一部断面の斜視概略図。

第2図はトラップのみによる除去装置の平衡テストの結果を示すグラフ図。

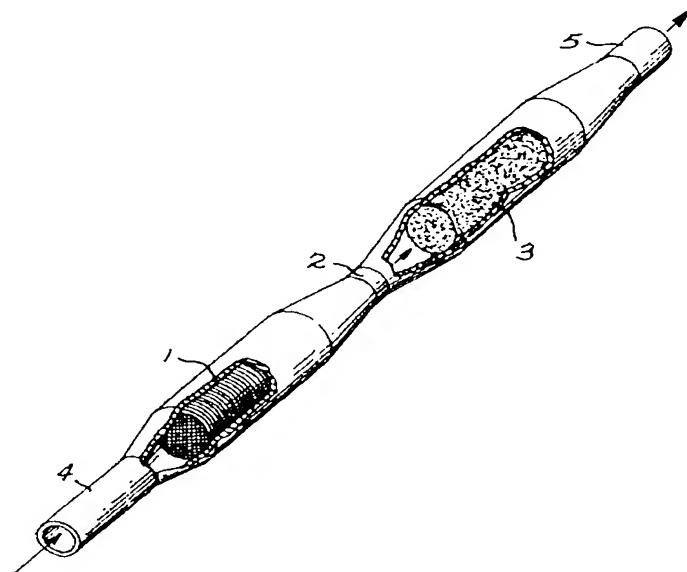
第3図はブリチナモリス体プラストラップの除去装置の平衡テストの結果を示すグラフ図。

第4図は放出装置の型式による微粒子及びNOの除去率及びCOと未燃ガスの放出低減を示す棒グラフ図。

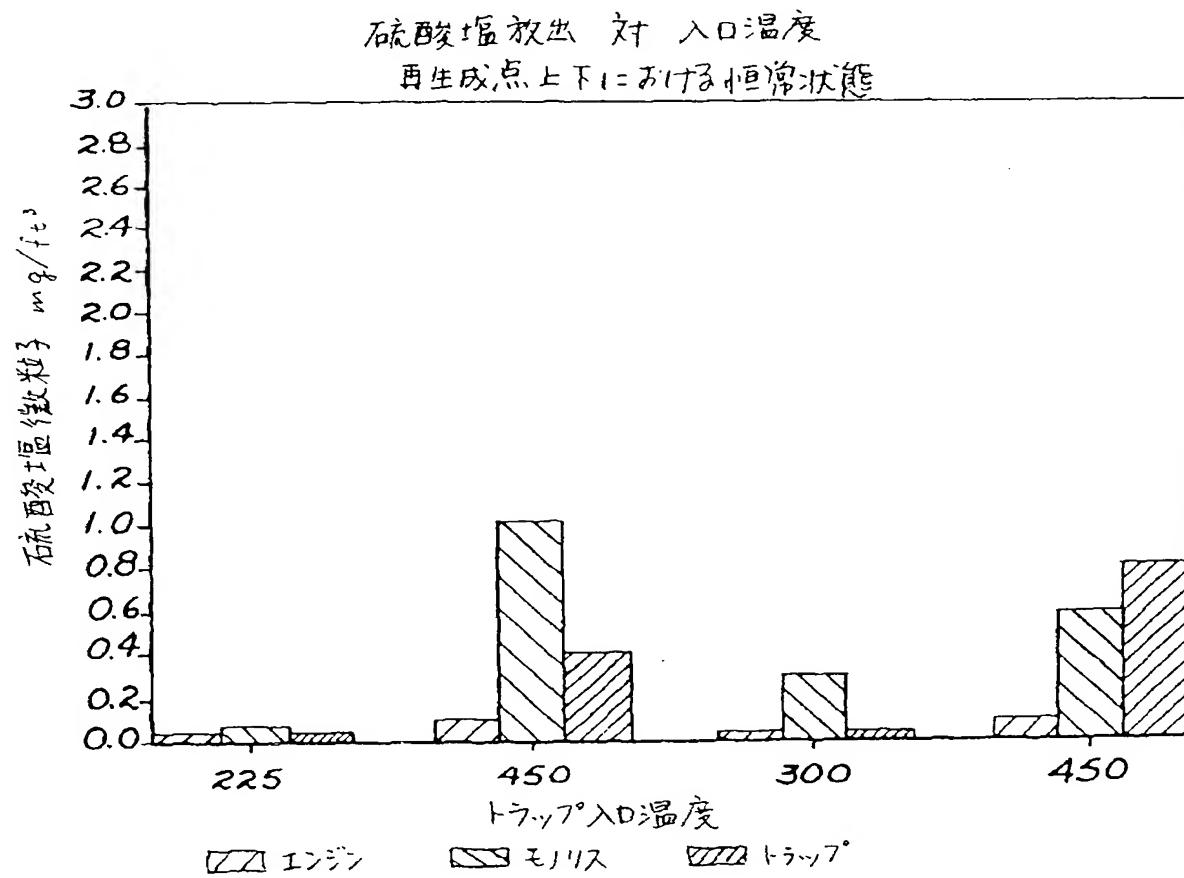
第5図は硫酸H₂SO₄放出低減におけるトラップ効果を示す棒グラフ図である。

1……ハニカム型モリス体のコンハーネ、2……接続通路、3……微粒子ファイルター又はトラップ、4……入口、5……放出口。

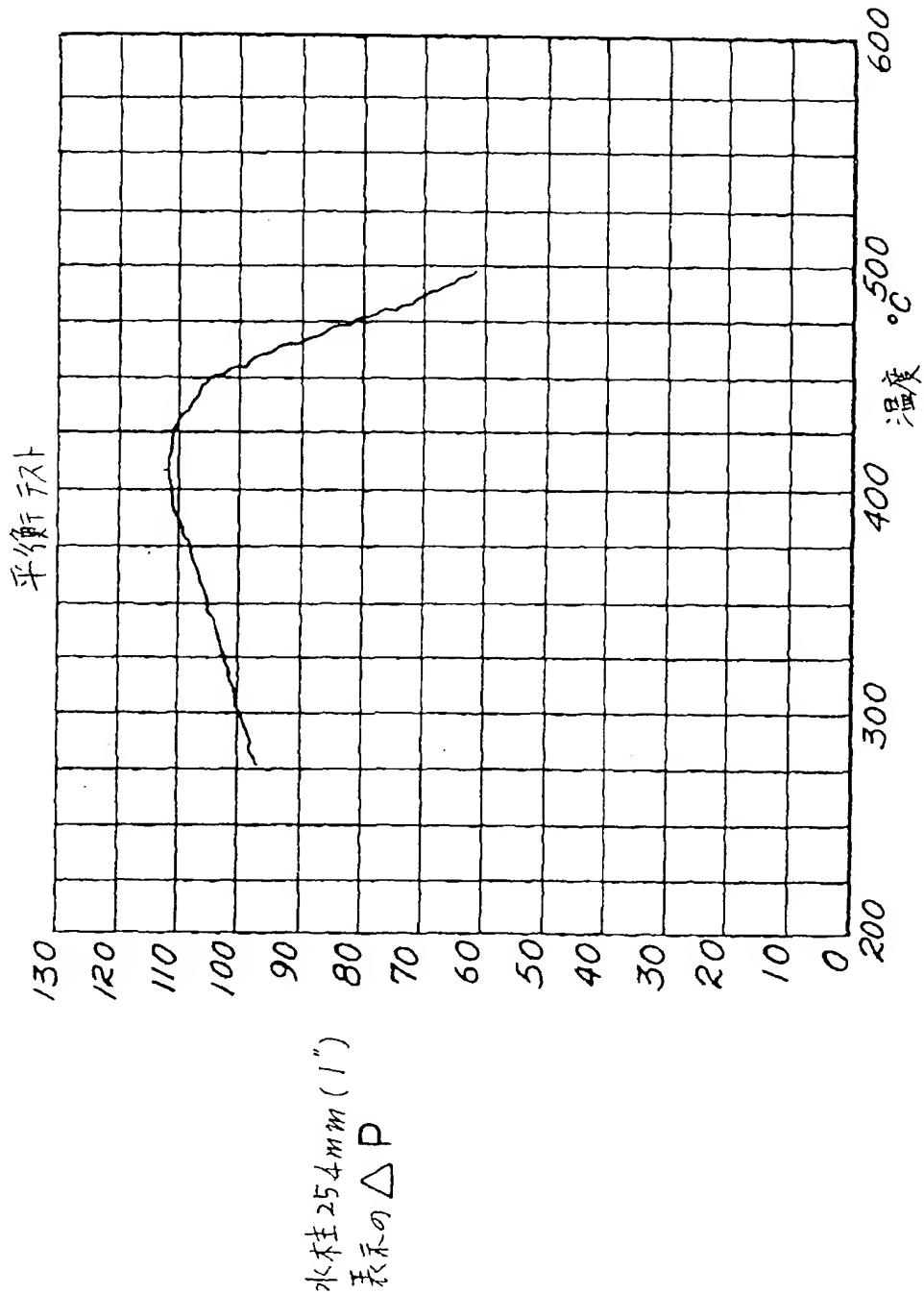
【第1図】



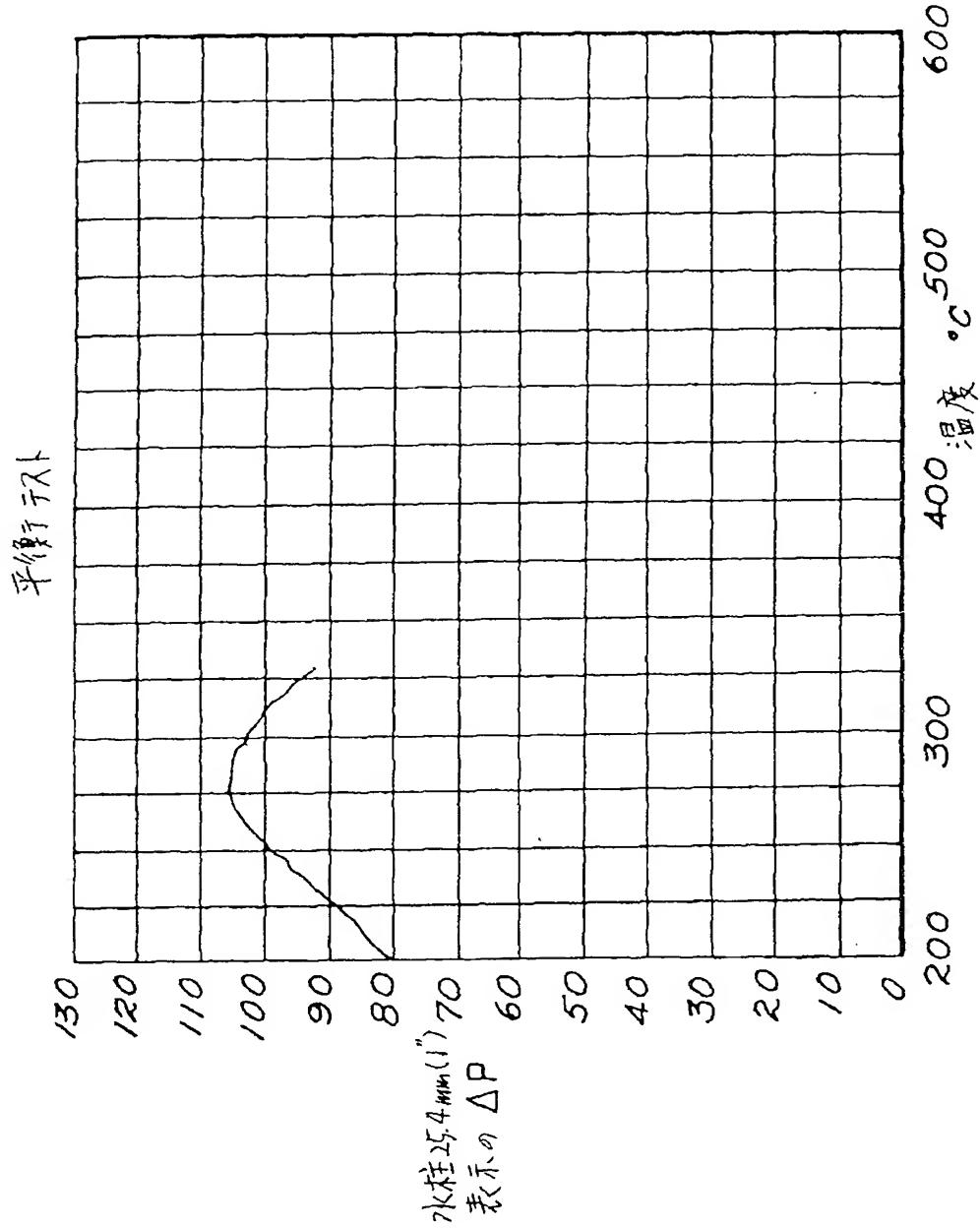
【第5図】



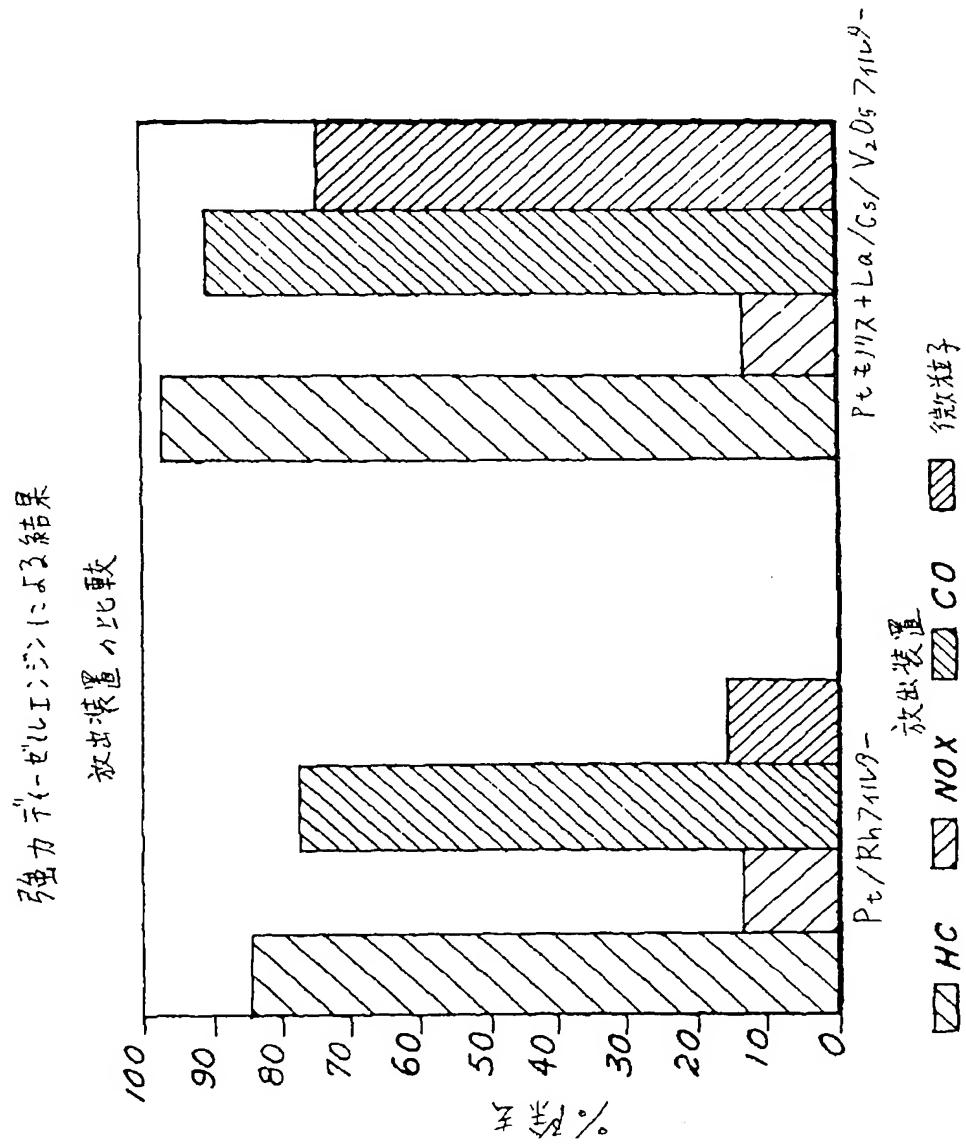
【第2図】



【第3図】



【第4図】



フロントページの続き

(72) 発明者 ジェームス エドマンド ソス
 アメリカ合衆国ペンシルバニア州 ウェ
 スト チェスター、アップトン サーク
 ル 1261

(56) 参考文献
 特開 昭63-242346 (J P, A)
 特開 昭63-242324 (J P, A)
 特開 平1-151706 (J P, A)

(58) 調査した分野 (Int. Cl. 7, DB名)

F01N 3/02 301-321
 B01D 46/00